POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 4. | WARSZAWA, KWIECIEŃ 1937 | ROK IV



Z kraju i ze świata

IMIENINY WODZÓW

W dniach 18 i 19 marca r. b. zbiegły się Imieniny Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego z tradycyjnym już dniem Imienin Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Oba te dni były obchodzone uroczyście w całym kraju — w obwodach brały udział organizacje społeczne, młodzież, społeczeństwo, które pragnęło uczcić pamięć zmarłego Twórcy niepodległej Polski, a jednocześnie oddać hołd obecnemu Naczelnemu Wodzowi.

W dniu 19 marca Pan Prezydent Rzeczypospolitej wygłosił przemówienie przez radio. W przemówieniu tym Pan Prezydent, podkreśliwszy wielkość dzieła, dokonanego przez Marszałka Piłsudskiego, podniósł zarazem ogrom zadań i obowiązków, jakie spadły na barki jego następcy, jak również stwierdził doniosłość tworzącego się za wiedzą i aprobatą P. Prezydenta i Marszałka Śmigłego-Rydza, Obozu Zjednoczenia Narodowego, który ma skupić wszystkie żywotne siły narodu ku umocnieniu potęgi Państwa Polskiego.

W TROSCE O OBRONNOŚĆ KRAJU. Parlament francuski uchwalił ogromną większością głosów przedłożony przez rząd projekt rozpisania wewnętrznej pożyczki obrony narodowej. Suma pierwszej części pożyczki ustalona została na 5 miliardów franków.

Społeczeństwo francuskie, które uznaje w pełni zagadnienie obronności państwa, przyjęło b. przychylnie fakt rozpisania pożyczki, tak że pierwsza jej część została odrazu pokryta.

W SPRAWIE SUROWCÓW. W dniu 8 marca zebrała się w Genewie komisja surowcowa Ligi Narodów. Komisja ta ma na celu szczegółowe zbadanie możliwości udostępnienia surowców krajom, które nie posiadają ich w dostatecznej mierze dla normalnego rozwoju gospodarczego. Sprawy te podniósł w sposób bardzo energiczny i rzeczowy przedstawiciel Polski. Obecnie nad zagadnieniem radzą przedstawiciele wszystkich niemal państw i to zarówno państw, posiadających surowce, względnie kolonie, jak i państw, które ich nie posiadają i pragnęłyby mieć dogodniejszy dostęp do surowców. Z państw europejskich nie zasiadają w komisji jedynie przedstawiciele Włoch i Niemiec.

WALKI W HISZPANII. W Hiszpanii toczą się nadal zażarte walki między wojskami rządowymi i powstańczymi. Głównym ośrodkiem walk jest obecnie stolica kraju — Madryt, który wojska powstańcze opasują coraz ciaśniejszym kręgiem. Walki toczą się już w najbliższych okolicach Madrytu, każdy dom, każda ulica miasteczek jest widownią krwawych starć. Państwa europejskie uznały za konieczne niewtrącanie się do wojny domowej Hiszpanii. Ponieważ jednak nie wszystkie państwa stosują się do tego postanowienia, zarzucając sobie wzajemnie pomaganie bądź powstańcom bądź wojskom rządowym, utworzono stałnio komitet międzynarodowy, który ma czuwać nad ścisłym przestrzeganiem zasady niewtrącania się do spraw hiszpańskich. Warto podkreślić, że do Urzędu Kontroli granic Hiszpanii została wybrana i Polska, jako przedstawicielka państw bałtyckich.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM R. 1937. Ogólne obroty portu gdyńskiego za miesiąc luty r. b. wyniosły blisko 611 i pół tysiąca ton, z czego na obroty zamorskie przypada blisko 609 i pół tysiąca ton, na obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem — 940 ton, a na obroty z wnętrzem kraju drogą wodną przeszło tysiąc ton. W porównaniu ze styczniem r. b. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego zmalały o przeszło 58.000 ton, natomiast z lutym r. ub. zwiększyły się o przeszło 79.000 ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM. W ciągu miesiąca lutego r. b. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 783 statki o łącznej pojemności blisko 776.000 ton rej. netto. Na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka, na drugim — polska. Przeciętna ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wynosiła 52 statki.

POŁOWY MORSKIE W LUTYM 1937 r. dały ogółem około półtora miliona kg ryb, o wartości blisko 284 tysięcy złotych. W porównaniu z lutym r. ub. połowy spadły ilościowo prawie o 70 proc. wskutek niesprzyjających warunków atmosferycznych (mrozów i lodów), wartościowo jednak utrzymały się na poziomie, dzięki zwyżce cen na surowiec rybny.

POLSKA FLOTA HANDLOWA stoi ciągle w tyle nawet w porównaniu z najbliższymi sąsiadami na Bałtyku, bo kiedy w skład polskiej floty handlowej na dzień 1 stycznia r. b. wchodziło 96 statków, o łącznej pojemności około 97 i pół tysiąca t. r. b., to taka np. Norwegia posiadała w tym dniu 1.874 statków o łącznej pojemności ponad 4 miliony t. r. b., Szwecja 1.240 statków o łącznej pojemności blisko 1 i pół miliona t. r. b., Dania (bez Islandii) — 731 statków o łącznej pojemności przeszło miliona t. r. b., Finlandia — 412 statków o łącznej pojemności przeszło pół miliona t. r. b.; nawet Łotwa ma więcej statków od nas, bo 102 statki o łącznej pojemności przeszło 180 tysięcy ton. Toteż, choć w r. 1936 przybyło polskiej flocie handlowej 7 statków o łącznej pojemności przeszło 16 tysięcy ton, to jednak rozbudowa naszej floty musi postępować nadal w znacznie szybszym tempie, abyśmy mogli w większym stopniu obsługiwać nasz własny handel zamorski.

WYJAZD OSADNIKÓW POLSKICH NA „MORSKĄ WOLĘ". W dniu 20 lutego na s/s „Kościuszko" odjechała z Gdyni partia osadników na „Morską Wolę", kolonię Ligi Morskiej i Kolonialnej w Brazylii w stanie Parana. Partia składała się z 5 rodzin, 31 osób. Liga ma zamiar wysyłać na swoją kolonię w Paranie partie osadników mniej więcej co miesiąc, korzystając z każdego rejsu statków Linii Gdynia — Ameryka. W każdej partii będzie mogło wyjechać 5 — 15 rodzin. Kandydaci na osadników w koloniach LMK rekrutowani są wyłącznie z pośród włościańskich rodzin rolniczych, osiadłych do ostatniej chwili na roli. Rodziny takie muszą składać się conajmniej z 3 osób dorosłych, zdolnych do pracy na roli.

KANAŁ MIĘDZY OTWARTYM BAŁTYKIEM A ZATOKĄ PUCKĄ. Prowadzone są prace badawcze nad budową kanału, który połączyłby otwarty Bałtyk z Zatoką Pucką. W ciągu zimy na pomoście 60-metrowej długości, specjalnie wybudowanym na Zatoce Puckiej pod Wielką Wsią rozpoczęto pomiary, które mają na celu wytyczenie trasy przyszłego kanału. Według dotychczasowego projektu kanał ten ma przeciąć łąki Wielkiej Wsi, nie naruszając półwyspu helskiego.

Polacy za morzami

Pionier z nad Amazonki

Niedaleko od tajemniczej Ucayali, a tuż przy mieście Iquitos, stolicy departamentu Loreto, zamieszkuje kapitan Pawlikowski.

Poznałem go w r. 1928 wkrótce po jego przybyciu do Peru. Wyglądał na pozór jak wielu inteligentów świeżo przybyłych z Polski, co to przed wyjazdem z własnego kraju, niezdolni do żadnego wysiłku na dłuższą metę, zasypują krewnych i przyjaciół listami, pełnymi błagań o pomoc.

W r. 1931 znalazłem się w Peru i Iquitos po raz drugi. Od prefekta departamentu, pułkownika senora Ugarte, otrzymałem zaproszenie odwiedzenia jednej fermy w pobliżu miasta. W piękny słoneczny dzień, w niedzielę rano wsiadamy do rządowej motorówki i w ciągu pół godziny jesteśmy u celu. Widzimy przed sobą typową leśną sadybę, wybudowaną z trzciny, powiązanej lianami, o dachu z liści palmowych, po której wiatr hula swobodnie. U wejścia spotyka nas w roboczym szarym kombinezonie sam właściciel, którego prefekt departamentu większego od Polski i jednocześnie dowódca sił zbrojnych okręgu, graniczącego z Brazylią i Kolumbią, przedstawił mi tymi słowy: „Oto jest człowiek, który chlubę przynosi Polsce, całe Iquitos zna kapitana Pawlikowskiego i szanuje go".

Zamieniamy uścisk dłoni, wchodzimy do domu i rozpoczyna się gawęda. Za chwilę niezbyt nadobna „chola", czyli metyska o krwi indyjskiej i białej, wnosi dzban ze świeżym mlekiem i rozmowa kieruje się na tory pionierskiego wysiłku kapitana Pawlikowskiego. Przybywszy do Iquitos tylko z rękami do pracy i zdecydowaną wolą stworzenia egzystencji, bierze działkę dziewiczego lasu, trzebi go i karczuje własnymi rękoma, urządza pastwisko, nabywa krowę, doi ją o świcie i wczesnym rankiem mleko rozlane do butelek i zakorkowane sam roznosi po domach w Iquitos, których mieszkańcy nie chcieli się kontentować mlekiem skondensowanym w puszkach.

W dorzeczu Amazonki jest bydło, ale nie ma mleka. Kto by o nim myślał, kiedy dziko rosnące drzewa hevea brasiliensis albo castilloa elastica dostarczały obficie mlecznego soku kauczukowego, za który złoto strugami płynęło do Iquitos. I dlatego mieszkaniec Iquitos jadał ryż azjatycki, pił mleko holenderskie, ubierał się w tkaniny angielskie, a kiedy przyszedł kryzys na kauczuk, nie wie jak wybrnąć z dna nędzy.

Kapitan Pawlikowski nie płakał nad swoją dolą, nikomu nie złorzeczył, nie wykpiwał się od pracy i nie szukał skarbów zaczarowanych, ale swoją naprawdę ciężką, nieraz przy 37 stopniach upału, pracą wyczarował najpierw znośną egzystencję, następnie dobrobyt, a obecnie jest na drodze do bogactwa. Jednocześnie zaś całemu Iquitos zademonstrował tężyznę polskiej rasy, tę tężyznę, na której ludność miejscowa budowała wiele w związku z próbami polskiej kolonizacji nad górnym biegiem Ucayali.

Pionierstwo kolonialne o wiele ładniej wygląda w powieści i opowiadaniach, niż w życiu. Wymaga ono woli i wytrwałości i dlatego tak niewielu polskich pionierów spotykamy na terenach zamorskich.

Michał Pankiewicz

Towar przechodzi przez port



Na brzeg morza, do naszych portów: Gdyni i Gdańska, codziennie, wagonami kolejowymi, różnego rodzaju statkami rzecznymi, przywożone są przeróżne towary, które przeładowywane na statki odpływają do różnych części świata.

Najwięcej wywozimy węgla. Prawie bez przerwy między Śląskiem a Gdynią ciągną długie sznury pociągów, napełnionych węglem. Zabiera go najwięcej Szwecja, a dalej Włochy, Norwegia, Belgia, Dania.

Z tej samej okolicy Polski, skąd obficie wywożony jest węgiel, a więc ze Śląska wysyła się dużo innych towarów, a przede wszystkim wyroby przemysłu hutniczego, które między innymi wysyłane są aż do portów Dalekiego Wschodu, jak Japonia, Chiny.

Województwo poznańskie natomiast, gdzie najlepiej postawiona jest uprawa buraków cukrowych, wysyła za granicę najwięcej cukru. Cukier polski w największej ilości kupuje Finlandia, za nią idzie dopiero Dania, Anglia. Bekony, ptactwa bite, wędliny, wywożone dotąd najobficiej do Anglii — mają co raz większy zbyt w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Długo trzeba by wymieniać nazwy tych towarów, które drogą morską wywozimy — boć przecież drzewo i wyroby drzewne płyną od nas w świat, płody i wyroby rolnicze, jak: żyto, ziemniaki, mąka, warzywa itd., itd.

Nie jednego na pewno ciekawi, jak to się wszystko odbywa, no bo bardzo pięknie, że to tak wywozimy, ale jak? Odpowiedź łatwo znaleźć, choćby w Gdyni, gdzie w każdym miejscu tego portu dzień i noc bez przerwy statki wszystkich państw świata załadowują lub wyładowują towar.

Ale nie wszystkimi statkami można ten sam towar przewozić, bo np. na statku, który przewozi węgiel, nie można przewozić w dużej ilości towarów łatwo psujących się, lub płynów.

Dlatego też statki już w okresie budowy są przeznaczone do przewożenia pewnego tylko rodzaju towarów. Można je podzielić w ten sposób na statki: przewożące towary masowe, drobnicę; statki, zaopatrzone w chłodnie, pasażerskie, towarowo-pasażerskie i tankowce, t. j. przeznaczone do przewożenia płynów.

Statki, przeznaczone dla towarów masowych, t. j. takich, które przewozi się w dużej masie, jak: węgiel, zboże itp. mają ładownie, t.j. miejsce, gdzie składa się towar, zbudowane w ten sposób, by je można zapełniać towarem od dna statku aż do góry pod pokład.

Zupełnie inaczej przedstawiają się ładownie, przeznaczone do przewożenia drobnicy.

Drobnicą nazywa się ładunek różnych towarów, a więc np. wyroby metalowe, wyroby drzewne, paczki z maszynami itd. Otóż statki, które przewożą drobnicę, posiadają między dnem a górnym pokładem, szereg tzw. międzypokładów, które ułatwiają załadowanie i przewiezienie tak różnorodnego towaru.

Dość często przewozi się towary, które łatwo się psują, jak choćby wytwory mięsne; i w tym celu niektóre statki posiadają specjalne chłodnie, gdzie towar przewożony nie ulega najmniejszym zmianom.

Obok towarów statki przewożą również pasażerów, a te z nich, które posiadają tylko kabiny dla ludzi — są to statki pasażerskie, zaś te które posiadają kabiny i ładownie dla towaru — są pasażersko-towarowe.

Najtrudniej jest przewozić statkami wszelkie płyny, jak benzynę, nafte itp. W tym celu buduje się specjalnie tzw. tankowce, których budowa wyłącznie jest przystosowana do przewozu tego rodzaju towarów.

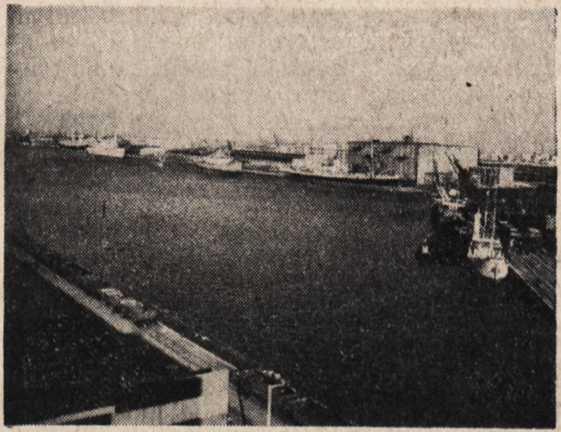
Miejscem, gdzie się odbywa ta misterna bądź co bądź praca załadowywania różnorodnych towarów na statki — jest port.

Skupiają się tutaj jakby nerwy, którymi każde państwo po przez morze połączone jest za pomocą linii okrętowych z dalekimi portami świata.

Toteż każda część portu po prostu drga od wielkiego natężenia pracy jaka tutaj odbywać się musi.

Gdynia np. pracuje dzień i noc bez przerwy, aby nadążyć z ładunkiem. Dzieje się to zresztą dzięki temu, że port ma za mało możliwości przeładunko-

wych w stosunku do ilości towaru, który tędy przechodzi. Oto dzień i noc pracuje Molo Węglowe. Tutaj następuje załadunek węgla na statki, stojące przy poszczególnych nabrzeżach. Szereg specjalnych urządzeń przeładunkowych sprawia, że załadunek odbywa się bardzo szybko, tak szybko, że trudno sobie wprost wyobrazić, aby w tak krótkim czasie można opróżnić cały pociąg węgla. Zresztą szybkość przeładunku jest jedną z podstawowych zasad pracy nowoczesnego portu, gdzie zbyt drogo kosztuje postój statku.



Węgiel w gdyńskim porcie ładowany jest w pierwszym rzędzie, dzięki pracy szeregu dźwigów, zaopatrzonych w chwytaki, które czerpiąc węgiel bezpośrednio z wagonów przenoszą nad pokład statku, by wsypać go do wnętrza ładowni.

Pracują również wywrotnice wagonowe, które unoszą z szyn kolejowych wagony, przenosząc je ponad statek i po przechyleniu wysypują jego zawartość.

Poza tymi urządzeniami istnieją jeszcze tzw. urządzenia taśmowe, które ładują węgiel w ten sposób, że nie ulega on zupełnie rozbijaniu się.

Ale przyjrzyjmy się, jak to ładuje węgiel jeden z dźwigów.

Na szynach stoją rzędy wagonów, wypełnionych po brzegi węglem. Między statkami a wagonami kolejowymi nieustannie krążą chwytaki dźwigów. Oto jeden z nich zatrzymał się nad wagonem. Chwytak, zawieszony na stalowych linach dźwigu zakołysał się i wreszcie z chrzęstem wpadł w wagon. Stalowe liny znów się zachwiały. Chwytak zamyka się. Liny znów wyprężyły się, dźwig podniósł ku górze całą zawartość chwytaka, która po chwili znalazła się w ładowni statku. Trwało to kilka minut. A trzeba wiedzieć, że pojemność chwytaków dla węgla równa się trzem, względnie czterem metrom sześciennym.

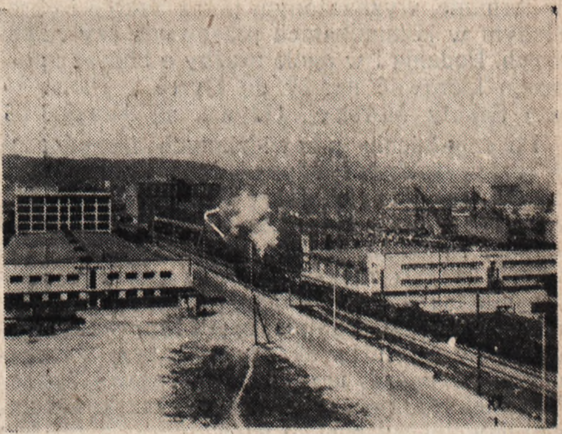
Ładowanie węgla, jako towaru masowego nie nastręcza wielkich trudności, ani komplikacji, chociaż nie należy sądzić, że towar masowy ładowany jest byle jak. Weźmy choćby taki ładunek masowy, jak zboże. Gdy do dużej ładowni załadujemy zboże — nie wypełniając jej całkowicie — łatwo wtedy o zatopienie statku. Podczas przechyłów i kołysania statku na morzu — zboże przesunie się łatwo na jedną burtę statku, który wskutek nierównomiernie rozłożonego ciężaru łatwo może zatonąć.

O ile towar masowy wymaga ze względu na bezpieczeństwo statku odpowiedniego załadowania, to cóż mówić o ładowaniu drobnicy, gdzie każda paczka ma inny ciężar, inną wielkość, inny nawet kształt. Toteż ładowanie drobnicy wymaga specjalnie znajomości i doświadczenia. Ładowanie drobnicy ma nawet swe specjalne określenie w sołwnictwie morskim, jest to tzw. „sztauerka".

Trudno jest mówić o wszystkich najdrobniejszych sposobach i wypadkach, zachodzących przy ładowaniu. Tych kilka podanych przykładów i określeń wystarczy, by się zorientować, jak bardzo dokładna musi być praca przy załadunku towaru, a jednocześnie dowodzi, że wszystko w tej pracy pomyślane jest w ten sposób, by towarom, przewożonym drogą morską zapewnić należytą opiekę i bezpieczeństwo.

Sposoby ładowania towaru, to zaledwie mały ułamek pracy portu. A jakakolwiek to jest praca, która tutaj się odbywa, wymaga dużej dokładności, sumienności i doświadczenia.

Tego wymaga specjalny jej charakter. Nie tylko bowiem należy dbać o bezpieczeństwo towaru i statku, o dobro wywozu, lecz należy mieć na względzie fakt, że na podstawie tej pracy w porcie obcy kupcy czy marynarze wyrabiają sobie sąd o Polakach. Że ten sąd wypada dla Polaków korzystnie dowodzi choćby stale wzrastająca ilość statków, przychodzących do Gdyni. Tymbardziej, miło jest w tej chwili to stwierdzić, że tej doskonałości w pracy portowej nauczyliśmy się nie zbyt dawno. Łatwo z tego wyciągnąć pewną naukę, że nie ma rzeczy niemożliwych, trzeba tylko chcieć.



I dlatego w Polsce każdy rolnik i każdy robotnik powinien chcieć, by produkty jego pracy i wysiłku mogły być w wielkiej ilości wywożone i sprzedawane na całym świecie. Jesteśmy przede wszystkim krajem rolniczym. Czyż nie możemy nauczyć się przetwarzać swe płody ziemi tak, by były jednakowo pożądane na rynkach świata — jak państw znacznie mniejszych od nas, lecz na wyższym stopniu kultury rolnej. Rzecz prosta, że możemy. Musimy się tylko jeszcze wiele rzeczy nauczyć. A czas już tę naukę zaczynać. Morze otwiera polskim towarom drogę na cały świat, szkoda każdego straconego dnia.

S. Z.

Szkoły morskie w Polsce

Do redakcji naszego pisma stale napływają listy od czytelników, zainteresowanych zawodem marynarskim. Takie słowa jak: „Chciałbym być marynarzem, a nie wiem jak się do tego zabrać" — powtarzają się niemal co dzień. W odpowiedzi więc tym wszystkim, którzy chcą się poświęcić zawodowi oficerów marynarki handlowej lub wojennej, poświęcamy niniejszy artykuł.

Najpierw rzućmy garść informacyj o wysiłku, jakiego dokonać trzeba dla zdobycia tytułu i uprawnień oficera polskiej marynarki handlowej. Aby więc zostać nim, trzeba przede wszystkim ukończyć Państwową Szkołę Morską w Gdyni.

Warto wiedzieć, że kandydat do Szkoły Morskiej nie może mieć mniej lat niż 17, a więcej niż 19. Musi poza tym ukończyć co najmniej 6 klas gimnazjalnych, być zdrowym, silnym, głównie zaś posiadać doskonały wzrok i słuch. Te bowiem zalety niezbędne są np. przy wypatrywaniu świateł, znaków pozycyjnych, wyłapywaniu sygnałów dźwiękowych na morzu. Jeśli zdrowie chętnych zawodowi marynarskiemu odpowiada powyższym warunkom, nic nie stoi na przeszkodzie, by, uzyskawszy zezwolenie rodziców, czy opiekunów, złożyli do sekretariatu Szkoły podanie z prośbą o przyjęcie w terminie, wyznaczonym przez Szkołę i określonym w komunikatach prasowych czy radiowych. Podania i w ogóle prośby o bliższe informacje kierować należy do Dyrekcji Państwowej Szkoły Morskiej, Gdynia, ul. Morska 83.

Po dopełnieniu przewidzianych formalności, w razie przychylnej odpowiedzi, kandydat przechodzi badanie lekarskie i egzamin wstępny z zakresu sześciu klas. Jeśli wyniki badania i egzaminu są dodatnie, nowoprzyjęci, po krótkim urlopie zostają zaokrętowani na statek szkolny dla odbycia żeglugi próbnej, po ukończeniu której, w wypadku dodatniej opinii Komisji o nadawaniu się do służby okrętowej, zalicza się kandydata w poczet uczniów Państwowej Szkoły Morskiej. Statkiem szkolnym marynarki handlowej dawniej był bark „Lwów", obecnie zaś jest nim jeden z najpiękniejszych żaglowców świata, fregata „Dar Pomorza".

Odbycie żeglugi próbnej na tym statku kwalifikuje uczniów do podróży zimowej, tak zwanej „ćwiczebnej". W roku bieżącym trwa ona 7 miesięcy, a trasa jej wiedzie na Pacyfik, na wyspy Tahiti, skąd fregata pożeglowała dokoła Ameryki Południowej, naokoło przylądka Hoorn, niezmiernie trudnym, starym traktem dawnych żaglowców, kiedy nie było jeszcze Kanału Panamskiego. W roku ubiegłym żegluga ćwiczebna trwała 12 miesięcy. Wtedy to Dar Pomorza opłynął świat dokoła.

Po powrocie statku z podróży, uczniowie otrzymują jednomiesięczny urlop, by następnie wróciwszy do Szkoły, rozpocząć naukę teorii.

W szkole są dwa wydziały: nawigacyjny (dla przyszłych oficerów pokładowych) i mechaniczny (dla maszynowych). Słuchacze pierwszego wydziału do ćwiczeń praktycznych przydzielani są na statek, drugiego — do warsztatów.

Oczywiście, program zajęć szkolnych nie składa się z samego tylko pływania. Tylko bowiem 22 miesiące żeglugi przypada na ogólną liczbę 45 miesięcy nauki w szkole.

Nauka ta w zasadzie jest bezpłatna. Ponieważ jednak uczniowie muszą mieszkać w internacie, za utrzymanie i inne świadczenia płaci się 100 zł miesięcznie. Istnieje wprawdzie możliwość uzyskania stypendiów przez niezamożnych uczniów, ubiegać się jednak o nie można dopiero po odbyciu żeglugi próbnej.

Oczywiście, ukończenie Szkoły Morskiej nie jest jednoznaczne z otrzymaniem tytułu oficera marynarki handlowej. Dyplom oficerski absolwent Szkoły zdobywa już na własną rękę, a to przez przepisową ilość praktyki, którą przechodzi, pływając na statkach handlowych, zaczynając od stanowiska asystenta, albo i marynarza. Potem dopiero uzyskać może dyplom porucznika żeglugi małej, lub mechanika III klasy. Awans na wyższe stanowiska uzyskać można w miarę nabywania cenzusu.

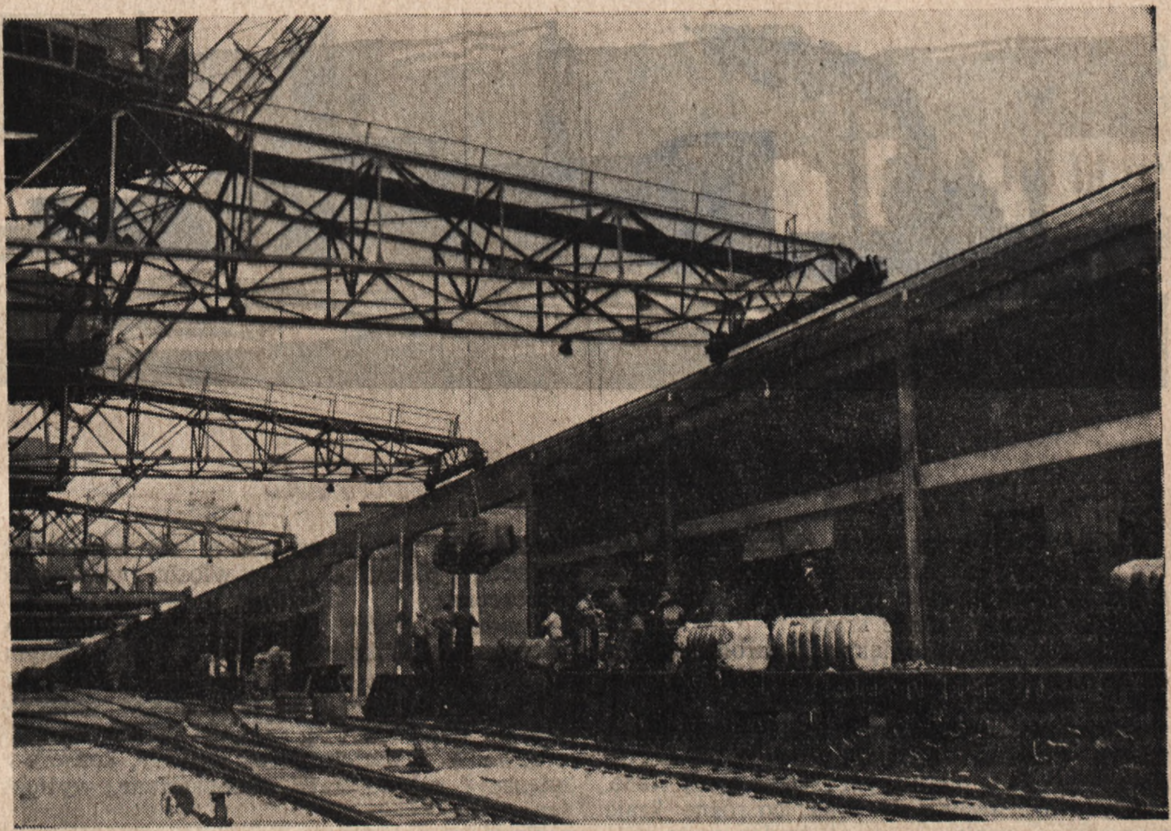
Tak mniej więcej, w ogólnym zarysie przedstawiają się studia kandydatów na oficerów marynarki handlowej.

Podobnie dzieje się, jeśli chodzi o oficerów Marynarki Wojennej. Tutaj kandydaci ukończyć muszą Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, która kształci ich przez trzy lata i trzy miesiące. O przyjęcie do tej szkoły ubiegać się mogą zdrowi, silni, posiadający świadectwo państwowej odznaki sportowej, maturzyści szkół gimnazjalnych w wieku od lat 17 do 19 i ½. Opłaty w Szkole tej są stosunkowo niewysokie i dla pierwszego rocznika wynoszą około 100 zł. Przy wstępowaniu do tej Szkoły, w razie przychylnej odpowiedzi na podanie, obowiązuje także egzamin konkursowy.

Wszelkie listy z prośbą o podanie szczegółowych informacyj w sprawie tej Szkoły, należy adresować do Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie, ul. Wawelska 7.

Jak z powyższego wynika, o marynarce nie mogą marzyć chłopcy, którym nauka idzie źle, a nawet dostatecznie. Szkoła Morska to nie ucieczka od nauki — to nauka bodaj intensywniejsza niż na lądzie, i dla nieuków miejsca w marynarce nie ma.

Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej posiada, podobnie jak i Państwowa Szkoła Morska w Gdyni — 2 wydziały: morski i techniczny. Kandydaci do Szkoły, po przyjęciu, prze-



Przeładunek bawełny

chodzą w Kadrze Marynarki Wojennej w Gdyni kurs rekrucki, potem dopiero zostają zaokrętowani na jednostki floty.

Statkiem szkolnym Marynarki Wojennej jest ORP „Iskra", szkuner trójmasztowy. Żaglowiec ten odbywa podróże po wodach Bałtyku, Atlantyku i Morza Śródziemnego. Po ukończeniu Szkoły, podchorążowie otrzymują stopnie podporuczników Marynarki Wojennej.

Jak z powyższego wynika, zanim dobrnie się do pierwszego paska oficerskiego, trzeba poświęcić wiele czasu na naukę i przygotowania do fachu marynarskiego. Trzeba także pamiętać, że ci wszyscy, którym się uśmiecha zawód marynarza, już od najmłodszych lat muszą nad sobą pracować. Do obu wyżej wspomnianych szkół można się dostać po egzaminie konkursowym. Jakżeż on wypadnie dla tych, którzy w szkole ledwo-ledwo dają sobie radę z nauką? Kandydat na marynarza musi być ponad to zdrowy, silny, wysportowany. Gimnastyka, pływanie, żeglarstwo, wogóle sporty wszechstronne, uprawiane w wieku szkolnym, ale nie ponad miarę, gwarantują harmonijnie wyrobione ciało i zasób siły, dobrze oceniany przez komisje kwalifikujące kandydatów do szkół. Na szczególne zaś podkreślenie zasługuje fakt, że marynarz musi być karny, wiedzieć co to jest dyscyplina. Na statku panuje rygor bardzo surowy. Od wykonania błahego nieraz rozkazu, sumiennego spełniania najprostszych obowiązków, dokładności w drobnych rzeczach zależy często życie wielu ludzi i całość statku. Ci chłopcy, którzy nie dają sobie rady z regulaminem szkolnym, niech nie marzą o tym, aby z takim stosunkiem do przepisów przełożonych mogli zostać marynarzami. Posłuch wyrabiać należy w sobie już na ławie szkolnej. Przydatne tu okazać się może należenie do organizacyj, które wyrabiają w swych członkach karność i posłuszeństwo — np. do harcerstwa.

I jeszcze jedno. Nie należy wyobrażać sobie służby na morzu, jako przyjemnych podróży po dalekich morzach. Zawód marynarza jest ciężki. Przeciętnie 12 godzin pracy na dobę, niekiedy wielodniowe czuwanie bez snu w wypadkach sztormów, które mogą zaskoczyć statek w podróży, krótkie postoje w portach, wypełnione często dopilnowywaniem ładunku, krótkie urlopy, niezawsze świeże pożywienie—jest to życie, zupełnie inne od tego, opisywanego w powieściach i filmach. Do zawodu marynarskiego trzeba posiadać nietylko zdrowie i chęć wyrwania się w daleki świat, ale przede wszystkim prawdziwe zamiłowanie, które sprawia, że człowiek zżywa się ze statkiem, a jeśli wypadnie mu porzucić morze, czyni to z żalem, nierzadko z desperacją.

Wanda Karczewska



Wieś polska i morze

Każde państwo ma swoje oblicze gospodarcze. Polska jest państwem rolniczym, gdzie przeszło 70% ludności żyje z roli, uprawiając rozległe i żyzne połacie kraju.

Ponieważ ogromna większość narodu poświęca się rolnictwu, odpowiednio kształtuje się i nasza wytwórczość. Gdy inne państwa, jak naprzykład Niemcy, Anglia, Francja — wyrabiają przede wszystkim artykuły przemysłowe, Polska produkuje w pierwszym rzędzie płody rolne.

A gdy przyjrzymy się temu, co różne kraje wywożą za granicę — i tu stwierdzimy, że państwa przemysłowe wywożą głównie wyroby swych fabryk, zaś Polska — w większości produkty roślinne i hodowlane.

Szczęśliwi być możemy, że danym nam jest nie tylko zaspakajać w pełni spożycie wewnętrzne, lecz ponadto dopełniać braki innych narodów. W tym leży nasza siła, w tym leży podstawa naszej samowystarczalności, bo naród bez dostatecznych zapasów żywności zawsze zdany będzie na łaskę obcych dostawców.

Polska zajmuje wśród państw miejsce uprzywilejowane i zbywać może za granicę poważne nadwyżki swej produkcji rolnej.

Co Polska obecnię wywozi?

Wywozi w pierwszym rzędzie wytwory pochodzenia roślinnego, a więc wszelkie zboża, nasiona, groch, fasolę, chmiel, grzyby, wywozi produkty przerobione z podstawowych artykułów, mianowicie mąkę, kasze, krochmal.

Następnym działem wywozu rolnego są zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego. Tutaj wymienić należy wywóz trzody chlewnej, bydła rogatego, koni, gęsi, kur. Dalej odstawiamy za granicę znaczne ilości bitego ptactwa domowego i dzikiego oraz zwierzyny, poważne transporty mięsa wieprzowego, cielęcego i baraniego, różnych mięsiw peklowanych, słoniny, smalcu i sadła. Na czoło wśród wytworów pochodzenia zwierzęcego wysuwa się wywóz: bekonów, jaj i masła. Obraz nie byłby kompletny, gdybyśmy jeszcze nie wspomnieli o puchu i pierzu ptasim, o włosiu zwierzęcym i szczecinie.

Produkty, które dostarcza wieś, podlegają różnym przeróbkom i w stanie przerobionym wywożone są za granicę. Będzie to następny dział wywozu — dział przetworów spożywczych. Znajdziemy tu szynki i polędwice wieprzowe w puszkach, różne wędliny, konserwy mięsne i rybne, płatki ziemniaczane, wytłoki buraczane.

Następną grupą związaną z rolnictwem, będą surowce włókiennicze. Tutaj Polska poszczycić się może jedynie wywozem lnu.

Trudno nie mówić tu o eksporcie drewna, skoro lasy tak ściśle są związane z gospodarstwem rolnym. Drewna wywozimy bardzo dużo.

Podany przegląd artykułów, które Polska sprzedaje obcym i które stanowią poważną większość wywozu polskiego — daje jednak dużo do myślenia. Gdy bowiem przeprowadzimy badanie cyfrowe tego, co z Polski idzie za granicę, to się okaże, że wywozimy płody naszej gleby przeważnie w stanie surowym, niedostatecznie obrobionym. Sprzedajemy zbyt wiele zboża, zamiast sprzedawać więcej mąki, sprzedajemy zwierzęta żywe i mięso zamiast wędlin, szynek i różnych konserw, marnujemy ogromne możliwości wywozu przetwórstwa mleczarskiego, jak np. serów. Wywozimy niedostateczną ilość masła. W rezultacie zamiast uruchamiać w kraju przerób naszych bogactw rolnych, za który zapłaci odbiorca obcy — my pozwalamy na to, aby naszym kosztem, na przerabianiu naszej wytwórczości bogacili się przedsiębiorcy zagraniczni. Stan ten musi się zmienić.

Niech nam służą tu przykładem takie państwa, jak Dania, Holandia, Łotwa i inne. Wiemy, że Polska jest wielkim państwem o powierzchni 388 tysięcy km kw. i zaludnieniu 34 milionów mieszkańców, gdy np. Dania rozporządza po-

Wywóz w roku 1936



97.023 tys. zł.



159.466 tys. zł.



124.396 tys. zł.



48.184 tys. zł.

wierzchnią tylko 43 tys. km kw., Holandia — 34 tys. km kw., Łotwa — 66 km kw. Zaludnienie Danii wynosi zaledwie 3½ miliona, Holandii — 8 ½miliona, a Łotwy — 2 miliony.. Jednak te małe narody, tak małe w porównaniu z Polską, potrafiły wziąć w swe ręce i należycie wyzyskać bogactwa swego rolnictwa.

Dlatego Holandia, Dania, Łotwa i szereg innych mniejszych państw — to kraje bogate. Polska pozostaje natomiast krajem ubogim.

Jak inne narody rolnicze zapewniły sobie dobrobyt? Uczyniły to przez podniesienie jakości produkowanych artykułów, przez wywóz artykułów spożywczych najbardziej przerobionych, przez organizowanie spółdzielni, przez łączenie się, aby wspólnym wysiłkiem dopiąć celu. I gdy np. w 1935 r. mała Dania potrafiła wywieźć za granicę 138.000 ton masła, Holandia — 47.000 t., Łotwa — 17.000 t., to Polska tylko 5.686 ton. To samo jest z wywozem jaj (Holandia 62.000 t., Dania 64.000 t., Polska 23.000 t.).

Gdy się mówi o wywozie za granicę, zawsze na myśl przychodzi droga, jaką dany transport będzie musiał wykonać. Istnieją bowiem środki transportu tańsze i droższe. Do drogich należy kolej, a do tanich — transport wodny.

Polska jest w tym szczęśliwym położeniu, że z jednej strony rozporządza siecią dróg wodnych śródlądowych, z drugiej zaś dostępem do morza, które ją łączy z całym światem.

Żegluga rzeczna odbywa się w Polsce na Warcie, od Poznania do granicy niemieckiej, na kanale Bydgoskim z Brdą i Notecią, w małych rozmiarach na węźle pińskim, wreszcie na wielkiej drodze komunikacyjnej, którą jest Wisła. Wisłą, od Sandomierza po Gdańsk, płyną coraz większe transporty ładunków rolnych, coraz bardziej rozumiane są korzyści taniego, tańszego ponad połowę, transportu wodnego. Tą to drogą (łącznie z węzłem Bydgoskim) ku Gdyni i Gdańskowi spłynęło w 1932 r. — 157 tys. ton różnych towarów, zaś w 1935 r. już 388 tys. ton. Na wielkich barkach, ciągnionych przez holowniki, płyną do Gdyni i Gdańska — zboże, mąka, cukier, nasiona, owoce, warzywa i wiele, wiele innych artykułów spożywczych. Płynie i drzewo, cenniejsze na barkach, mniej cenne na tratwach.

Wybrzeże morskie staje się tą cenną, najtańszą i nieskrępowaną drogą, którą docierać możemy do najbardziej odległych zakątków kuli ziemskiej.

Tędy to kieruje się wywóz rolniczy żyznej Polski, tędy przewijają się ładunki, które żywić mają inne narody. Jak rolnictwo wykorzystuje drogę morską — niech świadczą cyfry wywozu głównych grup produktów rolnych w 1936 roku, z jednej strony wywozu ogólnego z Polski, z drugiej wywozu przez oba polskie porty.

Z tego: ogółem oraz przez Gdynię i Gdańsk w tysiącach zł.

Wytwory pochodzenia roślinnego	209.291	159.466
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	178.362	97.023
Przetwory spożywce	56.046	48.184
Drewno i wyroby z niego	165.312	124.396

Cyfry te mówią same za siebie, mówią, że ogromna większość produktów pochodzenia rolniczego kieruje się drogą morską, mówią, że rolnictwo polskie silną więzią związane jest z Bałtykiem.

Ale to nie wszystko. Wskazują one też, że ta droga, droga poprzez rozległe oceany — jest najdogodniejszym ujściem dla produkcji naszych warsztatów rolnych. Toteż korzystne warunki przewozu, jakie nam stwarza polskie wybrzeże — musi rolnictwo polskie wyzyskać w całej pełni.

A wyzyskać je będzie mogło całkowicie wówczas, gdy podniesie jakość swych wyrobów, gdy dostosuje się do wymagań obcych nabywców, gdy zorganizuje się na zasadach spółdzielczych, i gdy w rezultacie wzmoże wydatnie swe możliwości wywozowe. Wtedy rolnictwo polskie bogacić się będzie tak, jak to ma miejsce w Holandii czy Danii.

Zaś wybrzeże polskiego Bałtyku stawać się będzie coraz ściślejszym łącznikiem między polską wsią i światem.

Jeden za wszystkich — wszyscy za jednego...

Siedmiu robotników portowych, ustawionych w łańcuch między parkanem składów, a wielkim, stojącym na szynach nadbrzeżnych żórawiem, przerzucało sobie z rąk do rąk bryły węgla, mającego służyć jako opał pod kotłem maszyny. Dzięki nim to żóraw parowy ładował lub wyładowywał towary, albo przenosił różne ciężary, którym by i stu chłopa nie poradziło. A on, posłuszny woli siedzącego w górze maszynisty, czynił to chętnie, z miną słonia podnoszącego trąbą piłkę.

— Trzymaj, rrraz! — krzyknął Józik do stojącego na końcu łańcucha Felka.

Ale Felek czegosić się widać zagapił, bo tym razem bryła węgla przeleciała, mimo, i niebaczna na rozpaczliwe a zabawne podskoki Felka, z pluskiem wpadła do wody...

— Nie martw się — posłuży dla łodzi podwodnych! — zakpił Józik.

Przechodził wówczas tamtędy akurat podoficer marynarki wojennej, w czapce z napisem „O.R.P. Grom"[1]). Usłyszał żart Józika i powiada:

— Czego to ludzi tumanić? Lepiej chyba uważać i koledze pomóc w razie potrzeby. Wiadomo przecież, że na łodziach podwodnych węglem nie palą...

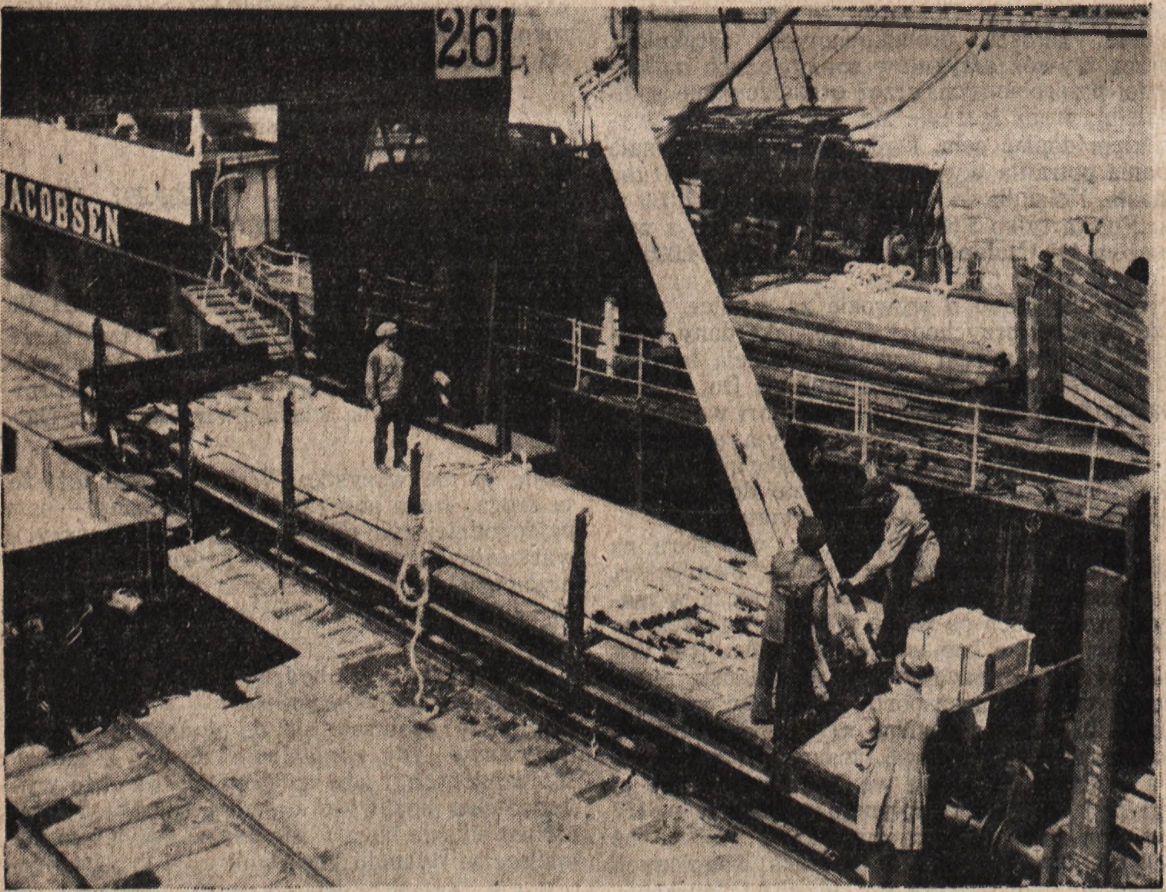
— A czym, panie plutonowy? — spytał zdumiony Felek.

— Nie plutonowy, tylko bosmanmat, do usług. Oczywiście — nie węglem, tylko ropą naftową, której wybuch poruszą silniki przy pływaniu na powierzchni. Bo pod wodą pracują silniki elektryczne...

— No, ale na większych okrętach to palą pod kotłami węglem.

— Teraz już nie. Chyba na starych. Bo na nowych ropa służy też za paliwo do kotłów. I nie ma już tego piekła w kotłowni, o którym w książkach tyle pisało: nagich, ociekających potem i sadzą palaczy, pracujących w diabelnym upale, ślepych od błysków ognia, wielkimi łopatami walących w nienasycone paszcze palenisk ciężkie bryły węgla; palaczy do potępieńców podobnych, w ciasnym rozkołysanym pomieszczeniu nieraz mdlejących z wysiłku i morskiej choroby. Dziś kotłownia — to czyściutka salka, gdzie ciepło zaledwie daje się odczuć i gdzie palacz, miast łopaty, obsługuje tylko zawór dopływu ropy. A ta już pali się sama — wystarczy od czasu do czasu przez niebieski wziernik na ogień spojrzeć i uregulować kranami....

— Że też to ludzie dawniej mogli tak wytrzymać?



Ładowanie rur żelaznych z wagonu na statek.

— Ba, niejedno człowiek wytrzyma, jeśli ma chęć do pracy i wie co obowiązek. Ot widzicie, sam raz taką historię przeżyłem, opowiem ją wam póki drugi wózek węgla nadejdzie!

— Słuchamy, słuchamy! — zbiegli się robotnicy.

— Działo się to w roku 1921, kiedy nie tylko tej całej Gdyni, ale i żadnej marynarki handlowej tu nie było. Mieliśmy tylko maleńki rybacki port w Pucku, a w porcie tym stały dwie kanonierki — dziś jeszcze do celów szkolenia używane — „Komendant Piłsudski" i „Generał Haller". To była nasza cała ówczesna marynarka wojenna, tak się do obecnej umywająca, jak właśnie ów Puck do dzisiejszej Gdyni, która z wioszczyny rybackiej pierwszym portem Bałtyku się stała.

Byłem wtedy jeszcze rekrutem i wraz z czterdziestoma takimi jak ja nowicjuszami, odbywałem zaprawę morską na O.R.P. „Komendant Piłsudski". Z początku szło nam dobrze. Ale coś za drugim wyjściem schwytał nas, aż za Rozewiem sztorm od północno - wschodu.

Jak ci rozbujało kanonierkę, to prawie cała nasza młoda brać pochorowała się, aż miło. Nic tylko żółte miny, sztywne głowy, omdlałe ręce i nogi, no i wymioty, jak się patrzy. Nie upłynęło godziny, a tu trzy czwarte załogi do niczego...

Tymczasem wiatr wzmagał się, fala rosła. Była obawa, że kanonierkę zepchnie na ląd — to koniec!... Trzeba więc było parę pod kotłami trzymać aby maszyny dobrze pracować mogły. A jak tu trzymać parę, kiedy palacze ledwo na nogach stoją. Już i tak starszy palacz instruktor robił co mógł.

A tu, jak na złość, jednego z naszych, osłabionego chorobą, jak nie rzuci w czasie rozkołychu o jakiś węgiel. Rozdarł sobie chłop głowę jak się patrzy... Sanitariusz powiada, że do szpitala z nim czemprędzej trzeba. A jak tu znów do szpitala, kiedy okręt w miejscu stoi, maszyny pary dość nie mają, i dobrze chociaż, że na przylądek nas nie spycha...

Dowódca stał cały czas na pomoście wraz z oficerem wachtowym i sternikiem. W pewnej chwili zbiegł na pokład i do pomieszczeń. Zobaczył co się święci w maszynach. I jak nie huknie:

— Musimy za trzy godziny być na Helu! Inaczej ranny odwali... Kto tylko ruszać się może... do kotłów! Panie poruczniku...

Skoczyłem ja i kilku innych, cośmy się jeszcze nieźle trzymali. Ale jak tylko owionął nas duszny zaduch i żar — czad węgla, zapach smaru i wymiotów — to ani rusz. Zresztą co tam z naszego palenia by przyszło. Trzeba doświadczonych palaczy aby w taką pogodę móc palić...

A wtenczas drzwi od kotłowni otworzyły się i wszedł w nie stary podoficer maszynowy, bosman Krause, — co w marynarce niemieckiej dziewięć lat służył. Jak się później dowiedziałem — do drugiej kotłowni wpadł znów bosman Charzycki, z marynarki rosyjskiej, co jeszcze pod Cuszymą z Japończykami wojował. Dopieroż ci dwaj wzięli się „na ochotnika" do prawdziwego palenia, wspomagani przez dwóch młodszych podoficerów i starszego palacza. A służbę w maszynie objęli oficerowie.

Dopiero wówczas kanonierka ruszyła poprzez zwały wodne prosto — za Hel. Mimo sztormu zaszliśmy tam w trzy godziny. Stamtąd już fraszka, bo w Zatoce było spokojniej. Wieczorem ranny leżał w szpitalu uratowany.

Widziałem naszych podoficerów, jak po tym swoim wyczynie wyleźli z kotłowni. Naprawdę — rączej do diabłów byli podobni niż do ludzi, — gonili ostatkiem tchu. Oficerowie w maszynach też się dobrze spracowali, bo tylko dowódca ze sternikiem był na pomoście. Ale wszyscy spełnili swój ciężki obowiązek i ocalili tak okręt, jak i człowieka. Ot co!

— Takich ludzi wytrzymałych, gotowych własne życie, gdy potrzeba, oddać w ofierze, nie brak u nas w marynarce, — zakończył bosmat. — Cały sekret to **„Jeden za wszystkich, wszyscy za jednego!"** Wówczas i służba przyjemna i praca lekką się zdaje.

Kapitan Nemo

---

[1]) Okręt Rzplitej Polskiej „Grom" — wielki, nowoczesny kontrtorpedowiec.

Do dnia 22 marca 1937 r. zebrano na

F.O.M

w gotówce i papierach wartościow.

zł. 5.125.192.52

STATKI BEZ ZAŁOGI



Istnieją najrozmaitsze legendy o statkach-widmach, krążących po oceanie bez załogi, zdanych na pastwę fal i wiatrów, które są jednym z największych niebezpieczeństw dla prowadzenia nawigacji i często stają się przyczyną katastrof okrętowych. Są one poza tym jakby duchami zatopionych statków, zjawiającymi się przed oczami marynarzy na wodach świata.

Admiralicja amerykańska w ostatnich latach przeznaczyła specjalny statek, który ma się trudnić wynajdywaniem takich mniej lub więcej uszkodzonych wraków, które pędzone prądami, wiatrem i falą zmieniają nieraz dość znacznie miejsce swego położenia. — Statki takie są zatapiane, po zdjęciu z nich bardziej wartościowych przedmiotów i kończą swój żywot bez znaczniejszego rozgłosu.

Rzadko bowiem się zdarza, ażeby taki opuszczany przez załogę statek nadawał się do dalszego uprawiania żeglugi, nawet po dokonaniu gruntownego remontu.

Od czasu do czasu notuje się jakiś bardziej tajemniczy wypadek, który zwykle osłonięty jest jakąś skomplikowaną zagadką i nieraz całe lata upływają zanim zostanie ona rozwiązana.

W ostatnich latach ubiegłego stulecia wiele hałasu w świecie, narobiła tajemnica angielskiego żaglowca „Anna Marie Celeste" płynącego z Ameryki Południowej, do portów brytyjskich, który w zagadkowych okolicznościach został znaleziony w pobliżu archipelagu Wysp Azorskich, przez drugi angielski żaglowiec. Statek ten kołysał się na fali zupełnie nieuszkodzony, pod pełnymi żaglami, rzeczy załogi, wszystkie okrętowe dokumenty, szalupy ratunkowe były na miejscu — a cała załoga zniknęła bez śladu.

Powstała też cała literatura poświęcona rozwiązaniu tej niezwykłej zagadki. Różni pisarze prześcigali się w wynajdywaniu rozwiązania, które by mogło usprawiedliwić te nie wytłumaczone okoliczności. Powstał wtedy cały szereg powieści, na ten emocjonujący temat, a w ówczesnej prasie pojawiała się nieskończona ilość artykułów, omawiających te wypadki przez czas dłuższy.

Dopiero stosunkowo niedawno została wyjaśniona tajemnica „Anny Marie Celeste". Oto okazało się, że na statku tym wybuchł bunt, skutkiem czego kapitan i oficerowie oraz część załogi została wymordowana. Sprawcy zbrodni w obawie przed odpowiedzialnością, a tak że w chęci zawładnięcia majątkiem — zdołali nakłonić kapitana spotkanego po drodze żaglowca, do przyjęcia ich w skład swojej załogi

Wszystkie szczegóły tego niezwykłego oszustwa zostały tak drobiazgowo przemyślane, że prawda nie wyszła by nigdy na jaw, gdyby ostatni z pozostałych przy życiu sprawców zbrodni nie wyznał wszystkiego, będąc już na łożu śmierci.

Przed kilku laty głośna była historia pewnego angielskiego frachtowca, płynącego z Indii Brytyjskich do Londynu, który znaleziono również na wysokości Azorów zdanego na łaskę fal i wiatrów. Okazało się wówczas, że statek wiózł kilkanaście skrzyń jadowitych węży, które były przeznaczone do ogrodu zoologicznego w Londynie. Podczas gwałtownego sztormu, który statek ten przeszedł, skrzynie porozbijały się, a węże rozpełzły się po całym statku ukrywając się we wszystkich dziurach i zakamarkach.

Z luźnych notatek, które znaleziono w kabinie jednego z oficerów, można było sobie odtworzyć makabryczny obraz śmierci, całej załogi, która zginęła od ukąszeń jadowitych węży.

We wrześniu 1930 roku do portu francuskiego Brest wszedł piękny niemiecki parowiec „Liwadia", holując niewielki statek grecki

„Theodoris Bulgaris“ znaleziony na Atlantyku bez załogi — w odległości około 120 mil od przylądka Finisterre. Piszący te słowa, będąc wówczas w Breście miał możność na własne oczy widzieć ten tajemniczy statek. Miejscowe dzienniki, a w szczególności wychodząca w Breście „La Dépeche“ szeroko rozpisywały się o tym wypadku, który zresztą dotąd nie został wyjaśniony. Na statku znajdował się pełny, nieuszkodzony ładunek mąki, a szalupy ratunkowe oraz wszystkie dokumenty okrętowe znajdowały się na miejscu.

Przed kilku tygodniami jeden z wielorybniczych statków na Oceanie Antarktycznym napotkał tajemniczy żaglowiec skuty lodem aż po wierzchołki masztów. Był to żaglowiec „Jenny“, który zaginął bez wieści w roku 1900 wraz z całą załogą, której zmarznięte ciała zostały odnalezione w kabinach.

Do tej pory nie została wyjaśniona zagadka niesamowitego zniknięcia szkolnego statku duńskiego „Kopenhaga“, który w roku 1929 zaginął na oceanie Atlantyckim podczas odbywania podróży naokoło świata. Ten piękny, pięciomasztowy żaglowiec, chluba duńskiej marynarki handlowej był zaopatrzony we wszystkie nowoczesne aparaty nawigacyjne oraz w radio. W czasie jego ostatniej podróży nie zanotowano żadnego sztormu na południowym Atlantyku. Żadna stacja radiowa nie odebrała sygnałów wzywania pomocy. A jednak statek zaginął bez śladu wraz z całą załogą, pogrążając w żałobie setki duńskich rodzin młodych kadetów marynarki.

Wszelkie wypadki „ocalenia“ — lub „udzielenia pomocy“ określa szczegółowo morskie prawo handlowe, oznaczając dokładnie wysokość wynagrodzenia, które otrzymują ci, którzy ratunku udzielili.

Prawo morskie ustala pojęcie ocalenia i udzielenia pomocy. Ocalenie ma miejsce wówczas, gdy załoga ratowanego statku straciła już możność dysponowania statkiem i nie brała udziału w pracach ratowniczych. Udzielenie pomocy zachodzi wówczas, gdy załoga obcego statku współdziałała w ratowaniu wraz z załogą statku zagrożonego niebezpieczeństwem morskim. Zarówno za ocalenie — jak i za udzielenie pomocy przysługuje prawo do wynagrodzenia. Wysokość tego wynagrodzenia jest rozmaita, zależnie od obowiązujących w różnych krajach przepisów.

W Niemczech oraz w Polsce, za ocalenie otrzymuje się 1/3, wyjątkowo 1/2 wartości uratowanych przedmiotów.

Niemal we wszystkich państwach wysokość wynagrodzenia jest podobna, wyjątek stanowią Włochy, gdzie za przyholowanie statku, opuszczonego przez załogę można żądać tylko 1/8 wartości, oraz zwrotu wydatków.

Wynagrodzenia więc są na ogół bardzo duże, jeżeli weźmiemy pod uwagę nieraz milionową wartość ratowanego wraz z ładunkiem statku.

Ale też inaczej być nie może. Kilkadziesiąt lat temu, gdy sprawy wynagrodzenia nie były jeszcze uregulowane dokładnie, zdarzało się, że załoga statku ratującego narażała tylko życie, wiedząc z góry, że żadnych korzyści materialnych nie osiągnie — zdarzały się też wypadki, że statek tonął wraz z załogą, a obok przechodzący statek nie spieszył z pomocą, gdyż szkoda mu było tracić drogocenny czas i narażać swoich ludzi na niebezpieczeństwo.

Podobne barbarzyństwo zostało jednak oddawna usunięte drogą międzynarodowych konwencyj, które, ustalając tak znaczne wynagrodzenia, zmusiły nawet najbardziej nieludzkich kapitanów do spieszenia z pomocą.

Jan Mrozowicki

Rozmowa z Czytelnikami

WP. St. Juralewicz w Kudejszach. Sprawę przyszłego, nowego podziału kolonij między państwa, które kolonie te mieć muszą, a dotychczas jeszcze ich nie posiadają — względnie sprawę przyznania co najmniej praw do korzystania z zamorskich terenów surowcowych i osadniczych, na równi z innymi państwami i Polsce—niewątpliwie rozstrzygnie wspólnie zgromadzenie wszystkich państw zainteresowanych, a więc udział w tym weźmie i Polska. Aby się to jednak stało, winniśmy jak najusilniej szerzyć wśród siebie znajomość zagadnień kolonialnych. — Co do brakujących n-rów „Polski na Morzu“, poleciliśmy je wysłać, rozwiązanie zaś rebusu przekazaliśmy do Działu Rozrywek.

WP. Z. P. w Sokołowie Podlaskim. Warunki, dotyczące przyjęcia do jednej z polskich szkół morskich, znajdzie WPan w artykule p. t. „Szkoły morskie“, zawartym w bieżącym n-rze „Polski na Morzu“.

WP. J. Skóra w Łucku. Wierszy Pana, aczkolwiek są one przepojone intencją szlachetną, wydrukować nie możemy, a to z powodu zbyt słabej jeszcze formy literackiej.

Z ŻYCIA KÓŁ SZKOLNYCH

Bardzo dawno nie otrzymaliśmy żadnego znaku życia od Kół w Krakowie, Łodzi i Katowicach. To samo da się powiedzieć i o innych większych miastach. W ogóle Koła w dużych ośrodkach nie wykazują jakoś chęci pisania o swojej pracy, natomiast Koła w małych miastach i wioskach piszą do nas często i obszernie, z czego jesteśmy szczerze zadowoleni.

Ładny obchód „Dni Kolonialnych" urządziły członkinie **Koła przy Szkole Powsz. Żeńskiej im. Konarskiego we Lwowie**, w czasie którego odbyło się przedstawienie i zbiorowa deklamacja. Koleżankom, które do Koła nie należą, członkinie wytłumaczyły dlaczego Polsce potrzebne są kolonie, a następnie uchwaliły rezolucje i nadesłały je nam wraz z listem, pisząc: „Przesyłamy jako dowód, że i my chociaż małe, całym sercem pragniemy pracować dla Polski w Lidze Morskiej i Kolonialnej".

Koło przy 7 kl. Szkole Powsz. Żeńskiej im. św. Kingi w Stryju ma aż 308 członkiń, które biorą żywy udział we wszystkich pracach Koła. Na każde zebranie jedna z członkiń opracowuje ciekawy referat. Ostatnio wygłoszone zostały następujące referaty: „Morze w geografii i historii polskiej" oraz „Okręty na morzu pod polską banderą". Bardzo starannie przygotowany został program uroczystości z okazji 17-ej rocznicy odzyskania morza. Wykonano szereg dekoracyj i kostiumów, a w czasie obchodu odegrano kilka utworów scenicznych i inscenizacyj, urozmaiconych śpiewem i tańcami w przebraniu marynarzy. Za wstęp pobierano 10 gr. a dochód w sumie 27 zł 50 gr przeznaczono na FOM. Prezeską Koła jest Emilia Ziara, a opiekunką p. Adela Cwenarska. Ze sprawozdania widać, że członkinie szczerze i gorliwie pracują, toteż życzymy, aby im się wszystko dobrze wiodło.

Koło przy Szkole Powsz. Nr 2 w Mławie urządza co pewien czas ciekawe przedstawienia na tematy morskie dla miejscowej publiczności. Przedstawienia te cieszą się dużym powodzeniem. Prawie wszyscy członkowie posiadają czapki marynarskie z napisem „LMK w Mławie". Podczas wszelkiego rodzaju pochodów Koło występuje z własnym proporcem. Obecnie czynione są przygotowania do urządzenia wystawy morskiej, która odbędzie się w czerwcu rb. Koło posiada 90 członków. W ubiegłym roku szkolnym opracowano i wygłoszono 12 różnych odczytów i pogadanek.

Koło przy Szkole Powsz. w Zakalinkach (woj. lubelskie) zorganizowało w dniu 10.II uroczysty wieczór, poświęcony morzu. W bieżącym roku szkolnym członkowie mają zamiar odbyć wycieczkę do Krakowa celem złożenia hołdu prochom Marszałka Piłsudskiego. Warto zaznaczyć, że członkowie Koła prowadzą szkolną kasę oszczędności.

W dniu 20.I.37 r. powstało nowe **Koło przy Szkole Powsz. Nr 2 w Tczewie.** Po przemówieniu opiekuna o znaczeniu działalności LMK, wybrano zarząd i omówiono plan pracy. Członkowie uchwalili specjalne hasło dla swej pracy, które brzmi: „Budujmy okręty — zdobywajmy kolonie". W dniu 10 lutego urządzono uroczystą akademię, w czasie której wygłoszone były wiersze, referaty i odśpiewane pieśni o morzu. Na zakończenie wzniesiono okrzyk na cześć naszej marynarki wojennej, po czym odśpiewano hymn państwowy. Po akademii dużo dzieci zapisało się do nowego Koła.

14 Drużyna Harcerzy im. Kr. Jana Sobieskiego w Lublinie, tak zwana „Szafirowa Czternastka" nadesłała nam specjalny meldunek o przebiegu „Dni Kolonialnych", zorganizowanych wspólnie z Kołem Szkolnym LMK i szkołą. Program przedstawiał się następująco: w dniu 21.XI.36 r. zbiórka alarmowa drużyny o godz. 5 p. p., zdanie raportu opiekunowi drużyny i przedstawicielowi LMK, odczytanie odezwy LMK i listu okólnego drużyny, odczyt delegata LMK, apel i oddanie czci przez powstanie na baczność i minutę ciszy, twórcy i pionierowi idei kolonialnej śp. Gen. Dreszerowi, gawęda o problemie kolonialnym, którą wygłosił opiekun drużyny Mgr Czesław Zieliński. Na zakończenie odśpiewano rotę harcerską. W dniu 22.XI urządzono zbiórkę na Fundusz Akcji Kolonialnej (zebrano Zł 5.25), poza tym członkowie drużyny wzięli czynny udział w uroczystościach i akademii.

Koło przy Szkole Powsz. Nr 1 w Mławie urządziło w styczniu br. specjalną uroczystość choinkową, połączoną z propagandą zagadnień morskich, na którą zaproszono starsze społeczeństwo z miejscowego Obwodu LMK. Przybyłych powitała prezeska Koła Maria Hinczewska, po czym sekretarz Zarządu Obwodu LMK p. Pawłowski wygłosił przemówienie, podkreślając solidną i samodzielną pracę Koła. Kierownik szkoły p. H. Pogorzelski zaznaczył w swoim przemówieniu jak ważna jest pomoc społeczeństwa dla rozbudowy naszej marynarki wojennej, nadto jeden z członków Koła Jan Pogorzelski wygłosił ciekawy referat pt. „Katechizm morski". Za wzorową pracę Zarząd Obwodu LMK w Mławie ofiarował Kołu odznaki członkowskie oraz pewną kwotę pieniędzy, za które kupiono praktyczne podarki gwiazdkowe i ofiarowano je najbiedniejszym członkom Koła. Na zakończenie „morskiej choinki" odśpiewano szereg kolęd i dokonano wspólnego zdjęcia fotograficznego.

Bardzo uroczyście obchodzona była rocznica odzyskania morza przez **Koło przy Publ. Szkole Powsz. Nr 2 w Starogardzie (Pomorze)**, zorganizowano tam akademię, podczas której członkowie odegrali utwór sceniczny „Szumi Bałtyk". Obecnie członkowie zamierzają korespondować z Kołem LMK w jednej ze szkół na Śląsku.

Żywą działalność przejawia **Koło przy Gimn. im. Długosza we Włocławku**, które w 1935 r. liczyło 98 członków zbiorowych i 11 rzeczywistych, a obecnie ma 228 zbiorowych i 13 rzeczywistych. W ubiegłym roku Koło zajęło pierwsze miejsce w zbiórce na FOM na terenie woj. warszawskiego i zebrało na ten cel 250 zł. W tym roku Koło zorganizowało po raz pierwszy wystawę morską, która trwała od 23.I do 4.II. Wystawa obejmowała następujące działy: wy-

Do
Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej
w..

DEKLARACJA

Niniejszym proszę o zapisanie mnie w poczet członków .... L.M.K. — Równocześnie zobowiązuję się wpłacać
(podać rodzaj)
regularnie składkę miesięczną w wysokości zł............gr..........

Miesięcznik.......................................proszę wysyłać pod następującym adresem:

Imię i nazwisko...

Miejscowość.................................. Poczta.................................

ul.. Nr. domu.................. m...........

Podpis...

.... dnia.................. 193........ r.

odwrócić

W Y C I Ą C

Do wszystkich członków LMK!

Szczytnym obowiązkiem każdego członka LMK, dobrze pojmującego swe zadania wobec naszej Organizacji, jest zdobycie dla Ligi conajmniej jednego nowego członka.

Chętnych kandydatów na nowych członków nie trudno znaleźć, należy jednak ułatwić im przystąpienie do LMK.

Kto zatem z dotychczasowych członków pragnie czynnie współdziałać z ideą LMK, by przyczynić się do zrealizowania zadań i celów LMK w sprawach morskich i kolonialnych — które to cele łatwiej i prędzej osiągniemy, gdy podwoimy, potroimy nasze szeregi — ten niech gotowość swoją zamanifestuje czynem!

Każdy członek LMK winien, nie zwlekając, wyciąć wyżej zamieszczoną deklarację i skłonić jednego ze swych znajomych, by ją wypełnił po czym kandydatowi osobiście wskazać drogę do najbliższego Oddziału LMK, ułatwiając mu wszystko, by tam uiścił pierwszą składkę miesięczną, stając się nowym członkiem naszej Organizacji.

Podwójmy nasze szeregi! Podwoić je winien każdy z nas! W wielkiej liczbie stanowić będziemy siłę!

---

brzeże w fotografiach i wykresach, flota handlowa i wojenna w porównaniu z innymi państwami, Gdańsk, modele okrętów, kolonie dla Polski, wydawnictwa LMK, morze i Pomorze w piśmiennictwie i sztuce. Wystawę zwiedziło 439 osób, książek sprzedano za 26 zł 30 gr, za wejście zebrano 27 zł 55 gr. Z racji wystawy Koło zamierzało wydać jednodniówkę, ogłoszono także konkurs okolicznościowy. W czasie „Dni Kolonialnych" zorganizowano oczywiście specjalną uroczystość, na której p. Dyr. Błędowski, Prezes Obwodu Włocławskiego LMK wygłosił popularny odczyt o koloniach. Nie wątpimy, że dalsza praca Koła będzie równie intensywna.

Staraniem **Koła przy Gimn. T-wa Szkół Żydowskich w Międzyrzecu k.Łukowa** odbyło się w dniu 22.XI.36 r. nadzwyczajne zgromadzenie uczniów całej szkoły. Po złożeniu hołdu pamięci Gen. Orlicz-Dreszera, zebrani uchwalili rezolucję uzasadniającą konieczność zdobycia kolonii dla Polski.

Bardzo pożyteczną rzecz zrobili członkowie **Koła przy Szkole Powsz. w Kamieli na Pomorzu**: oczyścili oni mianowicie brzeg jeziora Połęczyńskiego z wodorostów i kamieni, umożliwiając wszystkim korzystanie z kąpieli. Wyobrażamy sobie, jak się członkowie przy tym napracowali, ale napewno zdobyli sobie wdzięczność i uznanie miejscowej ludności.

Na wniosek **Kierownictwa Szkoły Powsz. Nr 3 w Dęblinie-Lotnisko** Zarząd Okręgu Lubelskiego LMK nazwał Koło Szkolne, znajdujące się w tej szkole, imieniem Gen. Dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera. Uroczyste ogłoszenie tej nazwy nastąpiło w czasie obchodu, urządzonego przez to Koło ku czci Gen. Dreszera w dniu 9 lutego b.r. Do szkoły tej uczęszczają przeważnie dzieci pracowników lotnictwa. Na podkreślenie zasługuje fakt, iż Koła Szkolne w Irenie-Dęblinie należą do najlepiej rozwiniętych na terenie Okręgu Lubelskiego.

W Y C I Ą C

KATEGORIE CZŁONKÓW LMK

1) Honorowi, 2) dożywotni (wpłacający przynajmniej tysiąc zł jednorazowo), 3) protektorzy (30 zł wpisowego i 120 zł składki rocznie), 4) opiekunowie (15 zł wpisowego i 60 zł składki rocznie), 5) rzeczywiści:

a) zwyczajni (1 zł wpisowego i 1 zł składki miesięcznej),
b) popierający (1 zł wpisowego i 50 gr składki miesięcznej);

6) zbiorowi (bez wpisowego, 10 gr składki miesięcznej).

PRAWA CZŁONKÓW

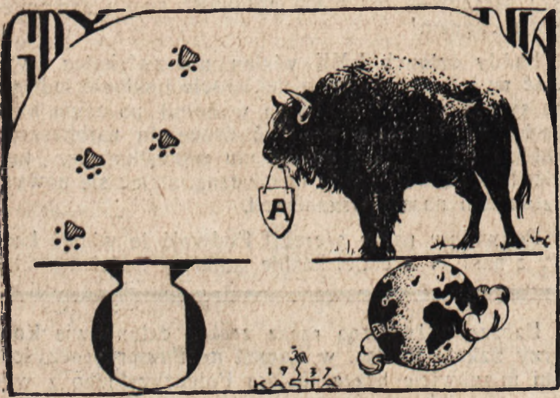
1) Czynne i bierne prawo wyborcze do władz stowarzyszenia (w imieniu zbiorowych występują delegaci po jednym na dziesięciu);
2) prawo zabierania głosu i głosowania na zebraniach Oddziałów;
3) prawo korzystania z urządzeń stowarzyszenia;
4) bezpłatny przydział różnych czasopism LMK, zależnie od wysokości płaconej składki;
5) prawo noszenia odznaki i munduru

OBOWIĄZKI CZŁONKÓW

1) Regularne płacenie składek (nie dotyczy to członków honorowych i dożywotnich);
2) dbanie o dobre imię stowarzyszenia i jego rozwój;
3) ścisłe stosowanie się do statutu, regulaminów, przepisów, uchwał i zarządzeń władz stowarzyszenia;
4) branie jak najczynniejszego udziału w pracach stowarzyszenia i zjednywanie nowych członków.

Rozrywki umysłowe

4. REBUS



Z podanego rebusu należy odczytać **sześciowyrazowy** morski pewnik, o początkowych literach: **P, n, m, b, n, ś.**

„Kasta" (Dobre)

Za rozwiązanie szarady redakcja „Polski na morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązania szarady upływa **28 kwietnia br.** Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji z dopiskiem **„Rozgrywki Umysłowe".**

ROZWIĄZANIA
„POLSKA NA MORZU" NR 2 — Luty 1937 r.
2. REBUS JUBILEUSZOWY

„Siedem" na stole „c" — ie morza — co po złączeniu wygląda następująco:

„SIEDEMNASTOLECIE MORZA"

Bezbłędnie rebus rozwiązało 120 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1) **Freundówna Urszula** — Weiherowo, ul. 3 maja 22.
2) **Południak Marian** — Lwów, ul. Lwowskich Dzieci 67 m. 3.
3) **Dąbrowska Danuta** — Pabianice, Pułaskiego 8.
4) Strz. **Bogucki Stanisław** — „Skałat", Batalion K. O. P. pl. łączn.
5) **Juralewicz Stanisław**, p-ta Sobotniki, pow. Lida — Szk. Powsz. w Kudeiszach.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI

1) Zadania nadesłane chętnie zamieszczamy — o ile są **dobre.**
2) Rysunki winny być wykonane **tuszem** i na **białym papierze.**
3) Miło jest nam zakomunikować Szan. Sympatykom i Czytelnikom działu, że niezbędna i nieoceniona przy układaniu i rozwiązywaniu zadań jest: **M. ARCTA NOWOCZESNA ENCYKLOPEDIA ILUSTROWANA**

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE
Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10, telefony: red. 290-95, admin. 6-99-66.
WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna **REDAKTOR: Henryk Sikorski**
Druk Zakł. Graf. „Dom Prasy" S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.